ÉTUDES ET
RECHERCHES
EN TRANSPORTS

MANUTENTION CÉRÉALIÈRE: IMPACT AU QUÉBEC

ANDRÉ KAWA
JEAN CARON

SOCIO-ÉCONOMIE
DES TRANSPORTS

Québec

MANUTENTION CÉRÉALIÈRE:

IMPACT AU QUÉBEC

Dépôt légal, 2e trimestre 1989
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-19680-5

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

FICHE ANALYTIQUE DE RAPPORT

90-04215/

Titre et sous-titre du rapport	N° du rapport Transports Québec
MANUTENTION CÉRÉALIÈRE: IMPACT AU QUÉBEC	RTQ-88-35
	Rapport d'étape ☐ Rapport final ☒ (An / Mois / Jour)
	N° du contrat
Auteur(s) du rapport: André Kawa et Jean Caron	Date du début d'étude / Date de fin d'étude
	Coût de l'étude

Étude ou recherche réalisée par (nom et adresse de l'organisme)	Étude ou recherche financée par (nom et adresse de l'organisme)
Service du transport ferroviaire 700, boul. Saint-Cyrille Est Québec (Québec) G1R 5H1	Ministère des Transports 700, boul. Saint-Cyrille Est Québec (Québec) G1R 5H1

But de l'étude, recherche et renseignements supplémentaires

Mesurer l'impact économique du transport des céréales par la Voie maritime du St-Laurent et analyser les facteurs qui influencent cette Voie de sortie.

Resumé du rapport

En novembre 1983, le Parlement du Canada adoptait la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Cette Loi définissait le nouveau cadre de fonctionnement du réseau de transport du grain de l'Ouest, remplaçant ainsi les dispositions prises il y a quatre-vingt-cinq ans en vertu de la Convention du Nid-de-Corbeau. Cette Loi, ainsi que les investissements massifs faits dans le réseau du chemin de fer dans l'Ouest du pays, causent certaines inquiétudes puisqu'ils favorisent l'acheminement des céréales par les ports de l'Ouest au détriment de l'Est, provoquant ainsi un déséquilibre qui va en s'accentuant.

Comme le système Grand-Lacs/St-Laurent est largement dépendant de la manutention du vrac, et principalement des céréales, on a voulu savoir ce que représente la manutention de cette denrée aux différents ports d'exportation situés au Québec.

Le rapport comprend trois parties principales. La première partie détermine l'importance de la manutention céréalière dans les ports du St-Laurent, la deuxième, l'impact économique total de cette activité et enfin, la troisième, les facteurs qui influencent le choix des voies de sorties des céréales pour l'exportation.

Nbre de pages	Nbre de photos	Nbre de figures	Nbre de tableaux	Nbre de références bibliographiques	Langue du document: ☐ Français ☐ Anglais — Autre (spécifier)

Mots-clés
Système de transport et de manutention de céréales - transport par lacquiers, océaniques-ports céréaliers, silos, élévateurs - Loi sur le transport du grain de l'Ouest - impact économique - dépenses d'exploitation - dépenses d'investissement.

Autorisation de diffusion

☒ Diffusion autorisée ☐ Diffusion interdite

Signature du directeur général — Date: 18,9 04 04

V-1773 (85-05)

TABLE DES MATIÈRES

PRÉFACE VII

1. INTRODUCTION 1

2. LE SYSTÈME DE TRANSPORT ET DE MANUTENTION DES CÉRÉALES 3

2.1 Distribution des céréales 3
2.2 La Voie maritime du Saint-Laurent 4

3. BUT DE L'ÉTUDE 7

4. MÉTHODOLOGIE 9

5. IMPORTANCE DES CÉRÉALES AUX PORTS DU SAINT-LAURENT 11

6. ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE 13

6.1 Dépenses d'exploitation du système 13

6.1.1 Dépenses effectuées par les lacquiers 14
6.1.2 Acheminement des céréales par trains 15
6.1.3 Dépenses effectuées par les océaniques 15
6.1.4 Coût de transbordement dans les élévateurs 16

6.2 Investissements 17

7. IMPACT ÉCONOMIQUE 19

7.1 Retombées économiques directes 19
7.2 Impact économique total 20

7.2.1 Définitions 21

8. FACTEURS QUI INFLUENCENT LES VOIES DE SORTIES DES CÉRÉALES D'EXPORTATION PAR LA VOIE MARITIME 25

9. CONCLUSION 29

ANNEXES:

1. Loi sur le transport du grain de l'Ouest (LTGO) 35
2. Expéditions de céréales canadiennes outremer 39
3. Consultations 43
4. Manutention céréalière aux ports du Québec 47
5. Frais d'escale d'un océanique céréalier au port de chargement 57
6. Estimations des dépenses en investissement 61
7. Exportations outremer Ports du St-Laurent 65
8. Exportations de grains canadiens outremer 69
9. Impact économique de l'activité céréalière au Québec en 1987 75

PRÉFACE

En novembre 1983, après de longues consultations et un débat parlementaire, le Parlement du Canada adoptait le projet de loi C-155 ou Loi sur le transport du grain de l'Ouest (LTGO) (annexe 1). Cette loi définissait le nouveau cadre de fonctionnement du réseau de transport du grain de l'Ouest, remplaçant ainsi les dispositions prises il y a quatre-vingt-cinq ans en vertu de la Convention du Nid-de-Corbeau.

Quelle est l'importance de l'activité céréalière au Québec et jusqu'à quel point cette loi influence-t-elle le mouvement des céréales au pays; c'est à ces questions, qu'est consacré le présent document.

Cette étude a été réalisée dans le cadre du système coopératif de l'Université de Sherbrooke. Un étudiant en économie, monsieur Jean Caron, s'est joint au personnel du Service du transport ferroviaire pour effectuer un stage pratique de seize semaines en milieu de travail. De même, monsieur Rachid Raffa du Service du transport maritime a été consulté sur les questions touchant les activités portuaires.

Les résultats, analyses et commentaires de cette recherche représentent l'opinion des auteurs et n'engagent pas la responsabilité du Ministère.

1. INTRODUCTION

Le volume des céréales d'exportation transitant par la Voie maritime du Saint-Laurent a baissé considérablement depuis quelques années (annexe 2). De 52 % qu'il était en 1982-1983, ce pourcentage se retrouve à 38 % en 1986-1987 tandis que pour la même période nous assistons à une hausse de 40 à 54 % pour les céréales d'exportation transitant par l'Ouest.

Ce changement de voie d'exportation n'est pas sans causer d'inquiétudes. Déjà en 1983, au ministère des Transports[1], on avait fait part de certains dangers conséquents à la réforme politique fédérale des transports des céréales et des conséquences des investissements massifs dans le réseau du transport par chemin de fer dans l'Ouest. Ces investissements massifs, avait-on mentionné à l'époque, pouvaient détourner une partie du volume des céréales et autres marchandises pour l'exportation vers les ports de l'Ouest.

Les craintes manifestées à l'époque par le ministère des Transports du Québec sont maintenant partagées par le ministère ontarien[2] des Transports et des Communications ainsi que par divers groupes impliqués dans le transport et la manutention des céréales par la Voie maritime. Une étude commanditée par ce même ministère pour son compte et celui de la

---

1- La nouvelle politique fédérale du transport des grains de l'Ouest et les transports au Québec. Gouvernement du Québec, 1983, 72 p.

2- Allocution du ministre des Transports et Communications de l'Ontario, l'Honorable Edward A. Fulton à la conférence de ICHCA tenue à Thunder Bay le 21 octobre 1987.

Dominion Marine Association et réalisée par le groupe "The Trade & Transportation Group", soutient dans son sommaire final que trois éléments principaux ont une influence majeure sur la viabilité du système de transport de céréales par la voie maritime du Saint-Laurent:

- le volume des céréales et les efforts de la Commission canadienne du blé en termes de mise en marché et d'utilisation de cette voie;

- l'impact de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest joue un rôle important dans le mouvement des céréales puisque les coûts de transport sont faussés et, bien que les coûts de transport réels soient inférieurs par l'Est, il est moins coûteux pour la Commission canadienne du blé d'expédier les céréales par l'Ouest. De plus, cette loi prévoit des dispositions particulières favorisant les ports de Prince Rupert et de Churchill au détriment de la Voie maritime du Saint-Laurent;

- l'existence de subventions gouvernementales qui faussent les règles du jeu et affectent directement la Voie maritime. À titre d'exemple, l'étude cite des investissements publics faits aux ports de Prince Rupert et de Churchill tandis qu'aucune aide n'est octroyée pour la modernisation des installations du port de Thunder Bay qui subit de ce fait une concurrence déloyale.

Étant donné cette situation, on a voulu par la présente étude avoir plus d'informations précises quant à l'importance du transport des céréales par la Voie maritime du Saint-Laurent ainsi que sur les facteurs qui influencent cette voie de sortie.

2. LE SYSTÈME DE TRANSPORT ET DE MANUTENTION DES CÉRÉALES

2.1 Distribution des céréales

Le système de distribution des grains de l'Ouest jusqu'aux ports d'exportation est composé d'un ensemble d'infrastructures, de flottes d'équipement de transport, d'équipements d'entreposage et de manutention et d'institutions qui régissent les diverses conditions de transport et de manutention. Deux importants sous-systèmes domestiques desservent la presque totalité des ports d'exportation, les chemins de fer desservant les ports de la côte du Pacifique et celui de Churchill, alors que la Voie maritime du Saint-Laurent permet la desserte des ports du Saint-Laurent.

Les céréales transitant par les ports du Québec arrivent évidemment de la partie centrale du continent Nord-américain, plus précisément des Prairies canadiennes dans plus de 95 % des cas. Dû en particulier à la fermeture de la Voie maritime du Saint-Laurent en amont de Montréal durant l'hiver, une partie de ces grains, surtout le blé, arrive au Québec par trains. Entre avril et décembre, une proportion beaucoup plus importante de céréales est acheminée par trains des Prairies au port de Thunder Bay à l'extrémité ouest du lac Supérieur. De là, les grains sont transbordés sur des lacquiers ou acheminés outremer

directement pour l'exportation. Lorsqu'ils arrivent par lacquiers sur le Saint-Laurent québécois, les grains sont à nouveau pesés, entreposés dans des silos de transbordement puis transférés sur des océaniques.

2.2 La Voie maritime du Saint-Laurent

Près de trente ans après son inauguration en 1959 la Voie maritime du Saint-Laurent demeure l'une des merveilles technologiques du monde moderne. Elle permet à des océaniques aux ports d'attache lointains de pénétrer jusqu'à 2 300 milles à l'intérieur des terres, offrant un moyen de transport privilégié vers le coeur industriel de l'Amérique du Nord.

Mais depuis de nombreuses années, la Voie maritime comme l'industrie de la navigation sur les grands lacs périclitent sous l'assaut combiné de la diminution du trafic et des modifications profondes du commerce mondial. L'activité économique totale suscitée annuellement sur le Saint-Laurent par le commerce maritime a été évaluée à plus de 500 millions de dollars. Sur le même plan économique, le Québec profite surtout du transbordement aux ports du Saint-Laurent des lacquiers, qui y laissent leur cargaison qui est reprise par des océaniques.

Les céréales qui viennent de l'Ouest constituent la principale denrée acheminée par ce réseau, suivies par le fer. Le reste est composé de produits manufacturés comme des produits chimiques, de la ferraille, du charbon, du ciment et des minerais. Le transport des céréales et des minerais de fer est, en quelque sorte, le poumon de la Voie maritime; toute baisse de volume affecte négativement le système.

3. BUT DE L'ÉTUDE

Le but de la présente étude comprend trois volets. Le premier consiste à déterminer l'importance de la manutention céréalière dans les ports du Saint-Laurent, le deuxième, l'impact économique total de cette activité et enfin le troisième, les facteurs qui influencent le choix des voies de sorties des céréales pour l'exportation.

4. MÉTHODOLOGIE

La méthodologie utilisée pour mesurer l'impact économique de la manutention des céréales a été de cueillir et de quantifier toutes les dépenses effectuées sur le territoire du Québec par les divers participants au système. Pour ce faire, des consultations (annexe 3) ont été tenues avec les principaux exploitants du système, diverses études pertinentes ont été consultées et des échanges d'information ont été effectués avec les organismes publics impliqués dans la commercialisation des céréales.

5. IMPORTANCE DES CÉRÉALES AUX PORTS DU SAINT-LAURENT

La manutention totale des marchandises dans les six ports céréaliers du Québec a totalisé 444 638 000 tonnes de 1982 à 1987. De ce volume, 169 110 000 tonnes manutentionnées sont des céréales destinées à l'exportation, soit 38 % du volume total; cette denrée occupe donc une place de premier plan et son importance est indéniable. Toutefois, on remarque que pour la même période le volume de manutention céréalière a chuté de près de 46 % qu'il était en 1982, du total de tonnes manutentionnées, à seulement 31 % en 1987 ce qui n'est pas sans inquiéter les responsables des ports et les exploitants des élévateurs.

Les céréales destinées à l'exportation sont nécessaires et contribuent grandement au maintien et au développement des activités portuaires. De par l'apport financier qu'elles génèrent et par la gamme de services qu'elles requièrent, elles constituent en fait dans la plupart des ports le pilier sur lequel ces derniers reposent. Une baisse continue de cette denrée risque de plonger les ports dans une situation inconfortable car la manutention céréalière constitue une activité importante pour les six ports analysés (annexe 4).

Cette annexe met en fait en relief, pour la période 1982-1987, le volume de manutention céréalière par rapport au volume total de marchandises manutentionnées au port. On y remarque que ce volume oscille pour les six ports en 1982 entre 28 et 87 % pour une moyenne générale de 46 %.

Pour 1987, cette variation va de 16 à 89 % pour une moyenne de 31 % et ce malgré un accroisssement du volume total des céréales à l'exportation qui s'est accru de 34,1 % par rapport à 1986; passant de 22 921 000 à 30 775 000 tonnes (annexe 2).

En résumé la manutention céréalière occupe une large part des activités portuaires; le tableau synoptique suivant nous en donne la preuve.

VUE D'ENSEMBLE DE LA MANUTENTION CÉRÉALIÈRE
DANS LES PORTS DU QUÉBEC POUR L'ANNÉE 1987

(en tonnes métriques)

Ports	Exploitants	Manutention céréalière	Manutention totale du port	% manutention du port	Main-d'oeuvre directe
MONTRÉAL	Port de Montréal	3 587 600	21 866 700	16	111
SOREL	Élévateurs de Sorel	1 976 700	5 867 900	34	60
TROIS-RIVIERES	Élévateurs de Trois-Rivières	1 958 100	2 209 000	89	65
QUÉBEC	Groupe Bunge	6 318 500	18 319 800	35	85
BAIE-COMEAU	Cargill Ltée	3 974 400	5 580 900	71	96
PORT-CARTIER	Les silos Port-Cartier	6 386 800	23 193 400	28	65
		24 202 100	77 037 700	31	482

6. ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

Au chapitre précédent, on a fait ressortir l'importance du volume de céréales manutentionnées dans chaque port. Nous allons essayer dans ce chapitre-ci d'en évaluer l'impact économique.

L'année de référence pour la comptabilisation des dépenses sera 1987. On se basera sur le volume expédié des céréales pour la comptabilisation des dépenses d'élévation aux silos de transbordement ainsi que pour l'estimation des investissements effectués. Les dépenses entraînées par le transport par lacquiers ou océaniques seront calculées sur la base du nombre d'escales faites tandis que la dépense entraînée par le transport par train en fonction du volume transporté.

6.1 Dépenses d'exploitation du système

Diverses dépenses sont encourues pour charger les océaniques qui prennent livraison de cette marchandise. Il y a d'abord les lacquiers, ou les trains, qui déversent leur chargement dans les silos de transbordement; les céréales sont ensuite stockées dans les silos de transbordement jusqu'à leur chargement dans les océaniques. Pour fin d'analyse on a divisé les diverses

dépenses encourues en quatre catégories suivantes: les dépenses effectuées par les lacquiers aux ports de transbordement, les coûts d'acheminement par train des céréales, les coûts entraînés par les débardeurs lors du chargement de la cargaison, les dépenses effectuées par les océaniques lors de leur escale portuaire ainsi que les coûts d'élévation aux silos de transbordement.

6.1.1 Dépenses effectuées par les lacquiers

La presque totalité des navires qui transportent les céréales sont membres de la Dominion Marine Association laquelle représente seize sociétés propriétaires de cent trente et un navires d'une jauge brute totale de 1 835 375 tonnes. Ces derniers ont transporté en 1986 12,2 millions de tonnes de céréales chargées pour la plupart à Thunder Bay. Il est difficile de comptabibiliser les retombées économiques du transport par lacquiers au Québec, la plupart de ces entreprises travaillant principalement en Ontario. Les achats de biens, services et les approvisionnements sont en majorité effectués dans cette province. On a donc pour fin d'analyse retenu les trois catégories suivantes qui constituent un minimum de retombées aux ports de transbordement:

Frais de pilotage	:	4 690 $
Frais de port	:	3 500 $
Frais divers	:	1 000 $
		9 190 $

6.1.2 Acheminement des céréales par trains

Il en coûte 29 $[1] la tonne pour acheminer les céréales par train de Thunder Bay au port de Montréal. Étant donné qu'en 1987, il s'est transporté 966 500 tonnes par ce mode de transport, nous avons donc comme dépense:

966 500 t x 29 $ = 28 028 500 $

Étant donné que les sièges sociaux des compagnies ferroviaires sont au Québec et que ce transport est spécifiquement effectué pour alimenter des ports du Saint-Laurent durant l'hiver, on a considéré cette dépense comme retombée économique au Québec.

6.1.3 Dépenses effectuées par les océaniques

Ce sont toutes les dépenses encourues par chaque océanique lors de son escale à un port du Québec. Ces dépenses sont très variables, chaque navire constituant un cas.

Cependant, d'après les informations recueillies auprès de trois agences maritimes, on a établi une moyenne générale qui reflète assez bien la réalité.

1- Analyse de L'examen de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest E.M. Ludwick & Associés, mars 1987

Les dépenses effectuées par les océaniques (annexe 5) sont nombreuses, on les a donc regroupées sous les trois items suivants: frais de port, frais de cargaison et frais d'armateurs. Ces points quantifiés donnent le résultat suivant:

frais de port	:	20 103 $
frais de cargaison	:	28 770 $
frais d'armateur	:	3 310 $
frais d'escale	:	52 183 $

6.1.4 Coût de transbordement dans les élévateurs

Les coûts de transbordement dans les élévateurs sont fixés par la Commission canadienne des grains et sont de 3,81 $ la tonne. Ce coût est réparti de la façon suivante: 2,47 $ pour l'élévation du lacquier aux silos plus 1,34 $ pour l'élévation du silo à l'océanique. Lorsque l'élévation est faite à partir d'un train aux silos, il faut compter 3,48 $ au lieu de 2,47 $ pour cette opération.

Si on fait un résumé du total des dépenses entraînées par l'opération du système et qui servira de base pour l'évaluation de l'impact économique, on pourrait le formuler de la façon suivante:

Opération du système = dépenses d'investissement + dépenses d'exploitation

Dépenses d'investissement = toute dépense en immobilisations et amortissable sur une certaine période.

Dépenses d'exploitation = les dépenses de transport soit par lacquiers, trains ou océaniques ainsi que les coûts d'élévation aux silos de transbordement.

6.2 Investissements

Les investissements sont définis comme étant les sommes investies pour garder les installations aux élévateurs fonctionnelles. Il a été impossible d'obtenir des chiffres précis quant aux sommes investies celles-ci étant confidentielles a-t-on appris. Cependant, d'après le recoupement d'informations obtenues auprès de quatre exploitants d'élévateurs ainsi que par l'évaluation des investissements annoncés publiquement, on est parvenu à en faire une estimation. Cette estimation (annexe 6) nous indique que pour chaque tonne expédiée, on investit 1,672 $ en immobilisations.

7. IMPACT ÉCONOMIQUE

7.1 Retombées économiques directes

Cet impact sera la simple résultante de toutes les dépenses directes effectuées pour l'exportation des céréales par les ports du Saint-Laurent pour l'année 1987:

Investissement:	1,672 $ x 11 762 000 tonnes	=	19 666 064 $

Exploitation

Coût d'élévation:

2,47 $ x 11 473 600 t.	=	28 339 792 $
3,48 $ x 966 500 t.	=	3 363 420 $
1,34 $ x 11 762 000 t.	=	15 761 080 $
		47 464 292 $

Transport:

Lacquiers	534 x 9 190 $	=	4 907 460 $	
Océaniques	472 x 52 183 $	=	24 630 376 $	
Trains	966 500 t. x 29 $	=	28 028 500 $	
			57 566 336 $	105 030 628 $
TOTAL:				124 696 692 $

7.2 Impact économique total

On entend par impact économique détaillé le calcul des retombées économiques totales des activités de manutention des céréales au Québec. Cet impact est calculé suivant le modèle intersectoriel du Bureau de la statistique du Québec. Les données de base sont les coûts d'exploitation du système définis précédemment.

Le modèle intersectoriel du Bureau de la statistique du Québec est un instrument d'analyse économique dont le mode de calcul est le suivant. À partir de l'accroissement initial de la demande, le modèle détermine la part de cette demande allant en taxes indirectes, en marges de transport et de commerce, en importations et enfin le montant effectivement touché par les secteurs productifs de l'économie québécoise qui satisfont cette demande. Les résultats du modèle correspondent à la différence entre l'état final de l'économie, une fois que tous les effets engendrés par l'impulsion initiale se sont propagés dans le système économique, et l'état initial de l'économie.

À partir des recherches et compilations effectuées, l'activité céréalière dans les ports québécois en 1987 a engendré des dépenses directes de 124 696 692 $. Ces dépenses généreraient 2 555 inputs de la main-d'oeuvre en hommes ou femmes - année de 1987 pour une masse salariale de 67 807 000 $ et une valeur ajoutée de 103 529 000 $. Les revenus pour le gouvernement du Québec atteindraient 19 529 000 $ et ceux du gouvernement fédéral 10 621 000 $. Le calcul de ces données se trouvent à l'annexe 9.

7.2.1 Définitions

Cette section a pour but d'expliciter les principaux termes employés au cours de l'analyse de l'impact économique.

Lorsqu'on parle de main-d'oeuvre, on fait allusion aux inputs de la main-d'oeuvre et non pas aux emplois. Une personne-année est une mesure d'input de la main-d'oeuvre égale au nombre d'heures normalement travaillées pendant un an par les travailleurs d'un secteur donné.

Le poste valeur ajoutée est la somme des postes "salaires et gages avant impôts" et "autres revenus bruts avant impôts". La valeur ajoutée représente la rémunération des facteurs de production à l'intérieur de l'économie québécoise. Notons que le poste autres revenus bruts avant impôts comprend la rémunération de l'entrepreneur, la rémunération du capital (amortissement et épuisement), les intérêts divers et les autres frais (charges patronales, bénéfices marginaux, taxes municipales et scolaires, etc.).

Les revenus du gouvernement comprennent les sommes provenant de l'impôt sur les salaires et les gages (fiscalité), les sommes provenant de la parafiscalité (québécoise ou fédérale) et celles provenant des taxes indirectes (québécoises ou fédérales). La parafiscalité québécoise inclut les cotisations des employeurs et des employés à la Régie des rentes du Québec (R.R.Q.), les cotisations des employeurs à la Commission de santé et de sécurité au travail (C.S.S.T.) et les cotisations des employeurs au financement des programmes de santé (F.P.S.) comprenant surtout les cotisations à la Régie de l'assurance-maladie du Québec (R.A.M.Q.). La parafiscalité fédérale inclut les contributions de l'employeur et de l'employé à la Commission d'assurance-chômage.

Les taxes indirectes québécoises sont la taxe de vente générale, la taxe sur les produits du tabac, la taxe sur l'essence, etc. Les taxes indirectes fédérales comprennent les taxes et droits d'accise, la taxe de vente générale, etc.

8. FACTEURS QUI INFLUENCENT LES VOIES DE SORTIES DES CÉRÉALES D'EXPORTATION PAR LA VOIE MARITIME

Tel que démontré dans l'annexe 2, on remarque que pour la campagne agricole 1981-1982 on a enregistré un total de 25 788 000 tonnes de céréales pour l'exportation; ce volume a atteint un chiffre record pour la campagne 1986-1987 avec 30 775 000 tonnes soit une augmentation de près de 20 %. Pendant que l'on constate une augmentation générale du volume de céréales à l'exportation, on subit une baisse spectaculaire de la quantité des céréales transitant par la Voie maritime du Saint-Laurent (annexe 7).

En effet, en 1982 il s'est exporté 17 448 000 tonnes par le Saint-Laurent et ce volume a depuis chuté progressivement en 1983 et 1984; cette chute s'est accélérée en 1985 avec le résultat que l'on se retrouve en 1987 avec un volume de 11 762 000 soit une baisse totale de près de 33 %. Cette baisse touche aussi bien les céréales canadiennes et plus durement aussi les céréales américaines.

Les causes de cette chute d'exportation par la voie maritime peuvent se résumer en ces éléments suivants:

- Guerre entre pays producteurs pour accroître les ventes à l'étranger: les États-Unis et la Communauté économique européenne s'y livrent à coût de subventions massives à l'exportation des céréales; le Canada a peu de moyens à cet égard.

- Augmentation des coûts d'utilisation de la Voie maritime. Une partie de cet accroissement est dû aux transporteurs qui ont à faire face à des coûts d'exploitation plus élevés. Par contre, les augmentations des charges de péages imposées sur les cargaisons et celles payées pour l'utilisation des écluses sont encore plus importantes.
- La politique de vente de la Commission canadienne du blé qui favorise l'expédition des céréales pour l'exportation par les ports de la Côte ouest prétextant que les marchés ont changé et que la demande provient plus de pays comme la Chine et la Corée du Sud. Les affirmations de la CCB à l'effet que les marchés ont changé ne sont pas tout à fait exactes. En effet, après l'analyse des données relatives aux exportations de grains par zone (annexe 8), on remarque que le marché asiatique demeure relativement stable dans une proportion de 25 à 31 %. Les 70 à 75 % des exportations sont destinées à des pays dont la porte naturelle serait la voie de l'Est, y compris le Saint-Laurent, puisque l'on y retrouve comme clients l'Europe, l'Afrique, le Moyen-Orient et l'est de l'Amérique latine. Ces faits sont difficilement conciliables avec la situation présente où 55 % de la production canadienne des grains pour l'exportation transite par les ports du Pacifique.
- Le réseau de péniches du Mississipi accuse une surcapacité chronique qui, alliée à la déréglementation des chemins de fer américains a attiré une importante proportion du trafic céréalier américain qui passait jadis par les Grands Lacs.

- Cinquième facteur et peut-être le plus important est la nouvelle tarification ferroviaire. Celle-ci a incité les expéditeurs à acheminer leurs cargaisons vers la côte Ouest plutôt que du côté Atlantique, ce qui entraîne une réduction de la circulation dans le corridor Grands-Lacs - Saint-Laurent via Thunder Bay. La Commission canadienne du blé a elle-même établi qu'il lui en coûte moins cher, d'acheminer par l'Ouest le blé canadien destiné à l'Europe que par la route de l'Atlantique pourtant plus logique à première vue.

9. CONCLUSION

L'importance des céréales destinées à l'exportation et transitant par la Voie maritime du Saint-Laurent ne peut être ignorée. Le transport de cette denrée sur le Saint-Laurent assure la viabilité de plusieurs ports du Québec. De plus, l'impact économique de cette activité, tel que démontré précédemment n'est pas négligeable. En effet, près de 2 600 emplois sont en jeu ainsi que des dépenses directes de 124 millions de dollars y sont reliées pour une valeur ajoutée de 103 millions de dollars. C'est donc un secteur d'activité qu'il faut conserver et défendre contre toute contrainte négative.

Pourquoi s'inquiète-t-on et pourquoi cette voie est-elle menacée; le chapitre suivant jettera un peu de lumière sur cette question.

Il est difficile de cerner la ou les véritables causes de la baisse du trafic par la voie maritime. Cependant, certaines vérités ou faits parlent d'eux-mêmes:

- La LTGO*, d'après plusieurs commentaires formulés par les gens du milieu, n'est pas étrangère à cette baisse. En effet, cette loi votée par le gouvernement fédéral subventionne les expéditions des céréales vers l'Ouest jusqu'aux ports du Pacifique alors que la subvention vers l'Est s'arrête à Thunder Bay, à la tête des Grands Lacs et à 2 300 milles de l'Atlantique.

---

* LTGO: Loi sur le transport du grain de l'Ouest

- Des subventions spécifiques favorisant l'utilisation du Port de Prince Rupert et de Churchill sont faites annuellement. En effet, en vertu de l'article 56 de la LTGO, le gouvernement fédéral verse une indemnité au CN à titre de dédommagement pour transporter du grain sur une plus grande distance, c'est-à-dire jusqu'à Prince Rupert, aux mêmes taux que ceux qui s'appliquent aux mouvements jusqu'à Vancouver (parité entre les taux des divers ports). En 1984-1985, cette indemnité a été de 11,7 millions de dollars. Quant au CP, dans l'établissement de ses taux de transport, elle ajoute 123 milles supplémentaires à la distance réelle sur sa ligne Calgary- Vancouver à cause des difficultés de relief. Cette façon de procéder lui procure un revenu additionnel d'environ 11 millions de dollars puisque les taux sont basés sur la distance parcourue. Un autre dédommagement est effectué pour l'exploitation de la ligne de chemin de fer jusqu'à Churchill par le CN pour une somme d'environ 900 000 $.

- Le maintien du Port de Churchill, à grands frais, comme voie d'exportation de céréales canadiennes n'est pas sans nuire à la Voie maritime du Saint-Laurent. En effet, en plus de ne pas être commercialement viable chaque tonne expédiée par ce port l'est au détriment des ports du Saint-Laurent. Dans le cadre de l'accord Canado-Manitobain relatif au programme de développement économique

régional, le port de Churchill a bénéficié de contributions fédérales importantes. Sous la rubrique infrastructure de chemin de fer le gouvernement fédéral a versé, pour les années 1985 à 1988, 19 000 000 $ dont 129 506 $ pour effectuer des études pour le développement d'un prototype de wagons légers articulés spécifiques pour la ligne de Churchill et 2 233 000 $ pour des études de stabilisation de la voie ferrée. Enfin, 16 637 394 $ ont été dépensés pour la réfection de wagons fermés. Quant aux infrastructures portuaires 14 557 000 $ sont prévus de 1985 à 1990 pour du dragage, contrôle des poussières dans les élévateurs et la construction d'un remorqueur.

- Pendant que l'on subventionne le transport par les voies de l'Ouest, on taxe la voie de l'Est en imposant des augmentations de tarifs pour l'utilisation de la Voie maritime. En effet, la voie de l'Ouest bénéficie de subventions au transport de l'ordre de 80 %, environ 20 $ la tonne. Parallèlement à cette situation, on impose des charges considérables, 30 000 $ environ, sur chaque voyage de lacquier à titre de péages, ce qui représente un fardeau supplémentaire d'environ 1,20 $ la tonne.

Il est évident que le gouvernement fédéral accorde une très grande importance au problème du transport du grain dans l'Ouest. Il s'est d'ailleurs engagé à dépenser des sommes énormes[1] au cours des prochaines années pour régler cette question. Quant à lui, le ministère des Transports du Québec s'intéresse à la question du transport du grain de l'Ouest. Contrairement au gouvernement fédéral, il estime que la Voie maritime du Saint-Laurent, les axes ferroviaires trans- continentaux à l'Est de Thunder Bay, de même que les ports du Saint-Laurent sont des éléments importants du système de distribution des grains de l'Ouest. Aussi est-il très préoccupé par l'attitude du gouvernement fédéral qui, en voulant régler les problèmes du transport des grains dans l'Ouest, n'a pas tenu compte des impacts éventuels des décisions qu'il compte prendre sur le système québécois de transport et de manutention des grains, par voie de conséquence sur l'ensemble de la distribution physique du Québec.

1- LTGO: Loi sur le transport du grain de l'Ouest qui prévoit une subvention de 658 millions de dollars par année.
- Achat par le gouvernement fédéral pour les compagnies de chemin de fer CN et CP de 17 120 wagons trémies pour le transport du grain de l'Ouest pour un coût d'environ 1 139 000 000 $.
- Programme de rénovation/restauration lancé en 1977 pour la remise en état des embranchements des Prairies totalisant 9 133 km de voies ferrées se poursuivant jusqu'en 1990 et qui porterait le coût total de ce programme à 1 065 100 000 $.
- En plus des programmes reliés au transport, le gouvernement fédéral a mis sur pied d'autres programmes spéciaux d'aide aux agriculteurs qui atteindraient 2,552 milliards de dollars d'après le document Une question d'équité en mai 1988, produit par le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation.

Cette iniquité de traitement laisse perplexe puisqu'en fait on parle d'une même denrée destinée aux marchés d'exportation. La situation difficile que connaissent les chemins de fer et l'activité portuaire au Québec méritent un examen profond, et des gestes positifs adéquats devraient être posés dans le cadre d'une politique nationale et régionale équilibrée sans favoritisme.

D'un océan à l'autre, l'intervention fédérale devrait être la même pour une tonne de céréales qu'elles soient produites ici ou dans l'Ouest. À titre de mesures positives, le gouvernement fédéral pourrait:

- extentionner ou élargir la subvention au transport des céréales accordée en vertu de la LTGO pour qu'elle s'applique aussi à l'Est de Thunder Bay, que le transport se fasse par eau ou par train.
- remplacer le péage par un système de frais de services qui mettrait la Voie maritime sur un pied d'égalité avec les autres zones côtières et fluviales de l'Amérique du Nord [1].

Ces deux mesures viendraient en quelque sorte compenser un autre avantage accordé par le Parlement aux agriculteurs de l'Ouest par le biais de la Loi 44. Le chapitre 44 (Loi modifiant la Loi sur le transport des grains de l'Ouest) fait disparaître la provision qui limite la subvention à un

---

1. Résolution adoptée à l'unanimité par l'assemblée générale des maires à Québec le 29 mai 1987 lors de la conférence internationale des maires du Saint-Laurent et des Grand Lacs.

volume de références de 31,5 millions de tonnes et qui faisait supporter le fardeau du transport de chaque tonne supplémentaire par les producteurs. Avec cette modification toutes les tonnes exportées sont sujettes à la subvention taxant d'autant le trésor fédéral et c'est ainsi que l'on s'est retrouvé en 1987 à verser environ 942 millions à ce chapitre.

ANNEXE 1

LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST (LTGO)

HISTORIQUE

L'accord du Col-du-Nid-de-Corbeau était à l'origine une entente entre la compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique (CP) et le gouvernement fédéral, par laquelle cette compagnie s'engageait à réduire ses taux de transport des céréales, des colons et de leurs biens personnels en échange d'une subvention à la construction d'une voie ferrée de l'Alberta vers les riches gisements houilliers du sud la Colombie Britanique, le tout afin de contrer les poussées expansionnistes des chemins de fer américains. Les taux furent établis à l'origine par la convention de la Passe du Nid-de-Corbeau conclue avec le CP en 1897 et incorporés dans la Loi sur les chemins de fer en 1925.

PROBLÉMATIQUE

À cette époque et jusqu'à la fin des années 1940, le transport du grain en vertu de cet accord était profitable. Depuis les années '50 toutefois, l'inflation, le maintien du taux du Nid-de-Corbeau à leur niveau statutaire et les pertes financières élevées qui en résultaient ainsi que la part du trafic autre que celui du grain perdu aux transports routier et aérien, entraînèrent des déficits croissants en matière d'exploitation des embranchements ferroviaires.

En effet, les taux étant statutaires et n'ayant pas été modifiés depuis 1927 alors que les coûts n'ont cessé de progresser, les chemins de fer ont fait face à un manque à gagner qui augmentait constamment.

LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST (LTGO)

L'importance de ce déficit a pu engendrer des taux élevés pour la prestation de services aux expéditeurs captifs, essentiellement aux expéditeurs de matières pondéreuses; chose certaine, elle a entraîné une mauvaise qualité de services pour le transport des céréales, et surtout une raréfaction du capital disponible pour l'investissement.

Cette situation amena le ministre fédéral des Transports à confier à monsieur J.-C. Gilson le mandat de proposer une méthode pour modifier les taux statutaires de telle sorte que les chemins de fer puissent disposer de capital suffisant pour assurer l'expansion de la capacité ferroviaire dans l'Ouest, afin de pouvoir ainsi satisfaire la demande prévue. En 1982, monsieur J.-C. Gilson a été mandaté pour étudier toutes les questions entourant le transport du grain et de faire des propositions visant à améliorer le système de distribution de grains. Le rapport de Monsieur Gilson a débouché sur ce que l'on appelle la LTGO.

En effet, en novembre 1983, après de longues consultations et un débat parlementaire, le Parlement du Canada adoptait le projet de loi C-155 ou Loi sur le transport du grain de l'Ouest (LTGO). Cette loi définissait le nouveau cadre de fonctionnement du réseau de transport du grain de l'Ouest, remplaçant ainsi les dispositions prises il y a quatre-vingt-cinq ans en vertu de la Convention du Nid-de-Corbeau.

Cette loi contient deux dispositions importantes:

- elle compense les chemins de fer pour le manque à gagner attribuable au transport des céréales (658 millions de dollars par année);

- elle contient une formule d'indexation des taux statutaires que continuent de payer les céréaliculteurs.

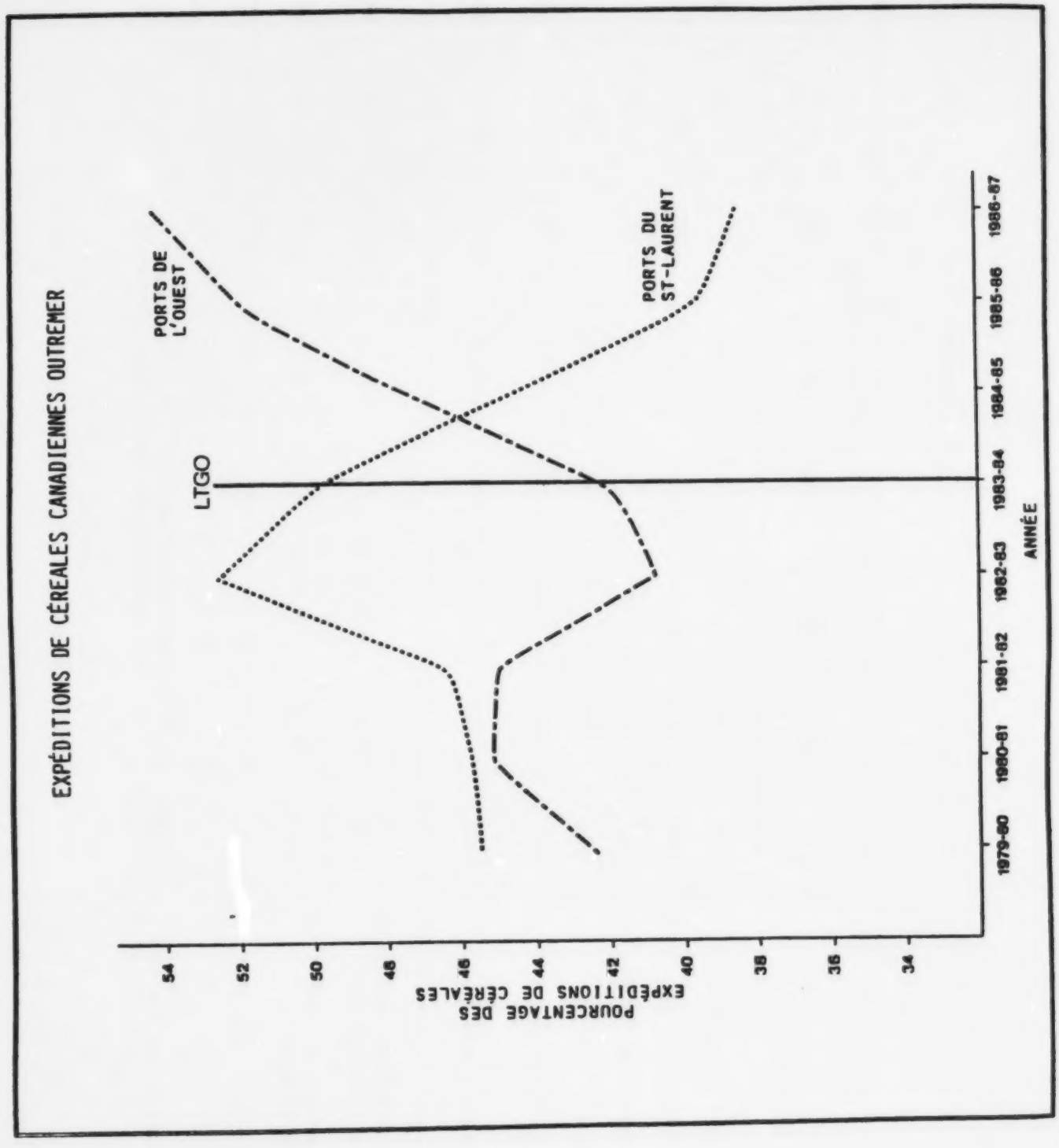
ANNEXE 2

EXPÉDITIONS DE CÉRÉALES CANADIENNES OUTREMER

EXPÉDITIONS DE CÉRÉALES CANADIENNES OUTREMER

PORTS DE SORTIE	(EN MILLIERS DE TONNES)							
	79-80	80-81	81-82	82-83	83-84	84-85	85-86	86-87
Côte de l'Atlantique	801	730	862	657	760	450	616	552
Saint-Laurent	9844	9638	11909	14944	14376	9707	9040	11812
Directement des Grands Lacs	1267	826	954	782	1306	1047	724	1173
Churchill	523	289	438	557	621	437	391	558
Côte du Pacifique	9144	9547	11625	11521	12507	10617	12150	16680
Expéditions totales	21579	21030	25788	28461	29570	22258	22921	30775
Pourcentage des expéditions via le Saint-Laurent	45,61	45,82	46,18	52,50	48,61	43,61	39,43	38,38
Pourcentage des expéditions via la Côte Ouest	42,37	45,39	45,07	40,47	42,29	47,69	53,00	54,19

Références: La Commission canadienne du blé, Rapport annuel 1985/86.
Division de la Statistique, Commission canadienne des grains pour l'année 86-87.


EXPÉDITIONS DE CÉREALES CANADIENNES OUTREMER
PORTS DE L'OUEST
PORTS DU ST-LAURENT
LTGO
POURCENTAGE DES EXPÉDITIONS DE CÉRÉALES
54
52
50
48
46
44
42
40
38
36
34
1979-80
1980-81
1981-82
1982-83
1983-84
1984-85
1985-86
1986-87
ANNÉE

ANNEXE 3

CONSULTATIONS

RENCONTRES

Ports de: Québec, Montréal, Trois-Rivières

Silos élévateurs: Bunge à Québec
Les élévateurs de Trois-Rivières à Trois-Rivières
Les élévateurs de Sorel à Sorel
Les élévateurs du Port de Montréal à Montréal

La compagnie maritime "March Shipping Ltd" à Montréal

Commission canadienne du blé à Montréal

ÉCHANGE DE DOCUMENTATION OU D'INFORMATION

Les silos élévateurs de Port-Cartier (Dreyfuss)

Les silos élévateurs de Baie-Comeau (Cargill)

L'agence maritime Ramsey Greigs Cie Ltée à Québec

L'agence océanique du Bas St-Laurent à Trois-Rivières

Commission canadienne des grains à Montréal

Canada Steamship Lines à Montréal

Dominion Marine Association à Ottawa

Bureau de la statistique du Québec à Québec

Garde côtière canadienne

ANNEXE 4

MANUTENTION CÉRÉALIÈRE AUX PORTS DU QUÉBEC

PORT DE MONTRÉAL

(EN TONNES MÉTRIQUES)

	1982	1983	1984	1985	1986	1987
VOLUME REÇU PAR LACQUIERS	2 289 100	2 578 300	2 263 700	1 876 300	1 454 500	1 487 800
VOLUME REÇU PAR TRAINS	484 000	271 100	129 300	113 400	295 100	309 500
VOLUME REÇU AU TOTAL	2 773 100	2 849 400	2 393 000	1 989 700	1 749 600	1 797 300
VOLUME EXPÉDIÉ AU TOTAL	2 823 500	2 881 500	2 412 100	1 985 800	1 754 700	1 790 300
MANUTENTION CÉRÉALIÈRE AU TOTAL	5 596 600	5 730 900	4 805 100	3 975 500	3 504 300	3 587 600
MANUTENTION TOTALE DU PORT: TOUTES MARCHANDISES	20 333 200	22 737 400	23 006 100	21 093 700	21 596 800	21 866 700
POURCENTAGE DE MANUTENTION CEREALIERE	28	25	20	19	16	16
VOLUME DE CÉRÉALES AMERICAINES EXPEDIÉES	179 800	39 000	4 700	56 400	0	0
POURCENTAGE DE CÉRÉALES AMERICAINES MANUTENTIONNÉES	6	1	0,2	3	0	0
NOMBRE DE LACQUIERS	185	181	169	121	111	115
NOMBRE D'OCÉANIQUES	154	145	134	122	110	97
ACHALANDAGE MARITIME TOTAL	N/D	3 268	3 370	2 971	3 176	2 989

PORT DE SOREL

(EN TONNES MÉTRIQUES)

	1982	1983	1984	1985	1986	1987
VOLUME REÇU PAR LACQUIERS	871 000	1 279 000	674 000	438 800	893 000	940 000
VOLUME REÇU PAR TRAINS	143 000	26 000	0	12 000	7 000	98 000
VOLUME REÇU AU TOTAL	1 014 000	1 305 000	674 000	450 800	900 000	1 038 000
VOLUME EXPÉDIÉ AU TOTAL	951 600	1 296 100	691 500	413 600	906 200	938 700
MANUTENTION CÉRÉALIÈRE AU TOTAL	1 965 600	2 601 100	1 365 500	864 400	1 806 200	1 976 700
MANUTENTION TOTALE DU PORT: TOUTES MARCHANDISES	4 489 800	5 491 600	4 176 600	4 719 800	6 129 800	5 867 900
POURCENTAGE DE MANUTENTION CEREALIERE	44	47	33	18	30	34
VOLUME DE CÉRÉALES AMÉRICAINES EXPÉDIÉES	9 200	0	0	0	0	0
POURCENTAGE DE CÉRÉALES AMÉRICAINES MANUTENTIONNÉES	1	0	0	0	0	0
NOMBRE DE LACQUIERS	53	71	34	23	41	43
NOMBRE D'OCÉANIQUES	64	71	37	25	61	51
ACHALANDAGE MARITIME TOTAL	225	265	193	195	281	271

PORT DE TROIS-RIVIÈRES

	(EN TONNES MÉTRIQUES)					
	1982	1983	1984	1985	1986	1987
VOLUME REÇU PAR LACQUIERS	741 000	1 030 000	1 164 000	662 000	1 079 000	856 000
VOLUME REÇU PAR TRAINS	50 000	231 000	15 000	4 000	58 000	169 000
VOLUME REÇU AU TOTAL	791 000	1 261 000	1 179 000	666 000	1 137 000	1 025 000
VOLUME EXPÉDIÉ AU TOTAL	675 600	1 211 900	1 095 700	665 200	1 060 100	933 100
MANUTENTION CÉRÉALIÈRE AU TOTAL	1 466 600	2 472 900	2 274 700	1 331 200	2 197 100	1 958 100
MANUTENTION TOTALE DU PORT: TOUTES MARCHANDISES	2 275 000	2 988 000	3 107 000	1 957 000	2 785 000	2 209 000
POURCENTAGE DE MANUTENTION CEREALIERE	65	83	73	68	79	89
VOLUME DE CÉRÉALES AMERICAINES EXPEDIÉES	158 900	225 500	152 600	162 200	187 000	117 800
POURCENTAGE DE CÉRÉALES AMERICAINES MANUTENTIONNÉES	24	19	14	24	18	13
NOMBRE DE LACQUIERS	45	51	62	35	58	45
NOMBRE D'OCÉANIQUES	54	72	78	45	75	57
ACHALANDAGE MARITIME TOTAL	587	462	500	451	447	362

PORT DE QUÉBEC

(EN TONNES MÉTRIQUES)

	1982	1983	1984	1985	1986	1987
VOLUME REÇU PAR LACQUIERS			3 995 000	2 435 000	1 355 000	2 930 000
VOLUME REÇU PAR TRAINS			270 000	320 000	530 000	390 000
VOLUME REÇU AU TOTAL			4 265 000	2 755 000	1 885 000	3 320 000
VOLUME EXPÉDIÉ AU TOTAL			3 859 100	2 440 500	1 549 500	2 998 500
MANUTENTION CÉRÉALIÈRE AU TOTAL	9 685 300	8 519 700	8 124 100	5 195 500	3 434 500	6 318 500
MANUTENTION TOTALE DU PORT: TOUTES MARCHANDISES	17 525 600	15 571 500	17 723 000	14 712 800	12 526 800	18 319 800
POURCENTAGE DE MANUTENTION CÉRÉALIÈRE	55	55	46	35	27	35
VOLUME DE CÉRÉALES AMÉRICAINES EXPÉDIÉES			9 600	10 500	9 900	180 300
POURCENTAGE DE CÉRÉALES AMÉRICAINES MANUTENTIONNÉES			0,3	0,4	0,6	6
NOMBRE DE LACQUIERS			160	98	55	118
NOMBRE D'OCÉANIQUES			140	88	56	104
ACHALANDAGE MARITIME TOTAL			1 524	1 279	1 420	1 721

PORT DE BAIE-COMEAU

(EN TONNES MÉTRIQUES)

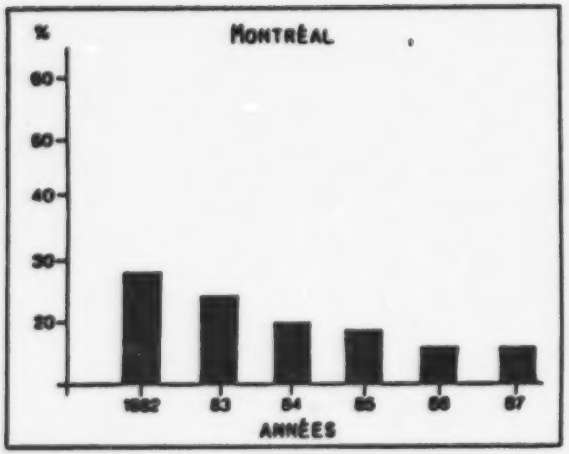
	1982	1983	1984	1985	1986	1987
VOLUME REÇU PAR LACQUIERS	3 534 200	3 638 600	3 381 900	2 552 200	2 970 000	2 033 800
VOLUME REÇU PAR TRAINS	0	0	0	0	0	0
VOLUME REÇU AU TOTAL	3 534 200	3 638 600	3 381 900	2 552 200	2 970 000	2 033 800
VOLUME EXPÉDIÉ AU TOTAL	3 462 800	3 670 000	3 284 700	2 718 100	2 950 400	1 940 600
MANUTENTION CÉRÉALIÈRE AU TOTAL	6 997 000	7 308 600	6 666 600	5 270 300	5 920 400	3 974 400
MANUTENTION TOTALE DU PORT: TOUTES MARCHANDISES	8 046 600	8 510 300	7 824 000	6 309 100	7 414 300	5 580 900
POURCENTAGE DE MANUTENTION CÉRÉALIÈRE	87	86	85	84	80	71
VOLUME DE CÉRÉALES AMÉRICAINES EXPÉDIÉES	1 245 100	986 800	1 018 000	591 000	349 200	194 300
POURCENTAGE DE CÉRÉALES AMÉRICAINES MANUTENTIONNÉES	36	27	31	22	12	10
NOMBRE DE LACQUIERS	151	152	140	102	122	82
NOMBRE D'OCÉANIQUES	137	136	139	93	115	76
ACHALANDAGE MARITIME TOTAL	636	644	646	563	619	602

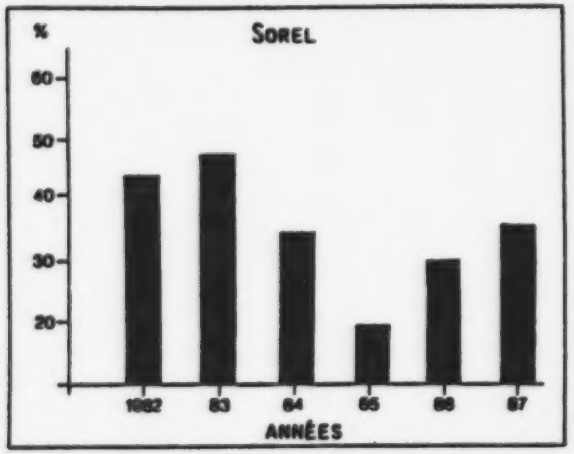
PORT DE PORT-CARTIER

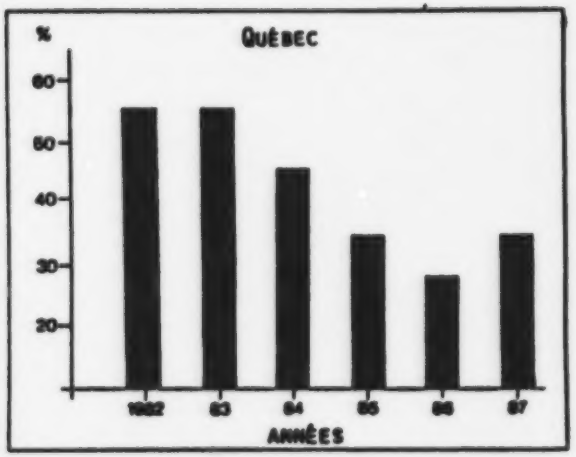
(EN TONNES MÉTRIQUES)

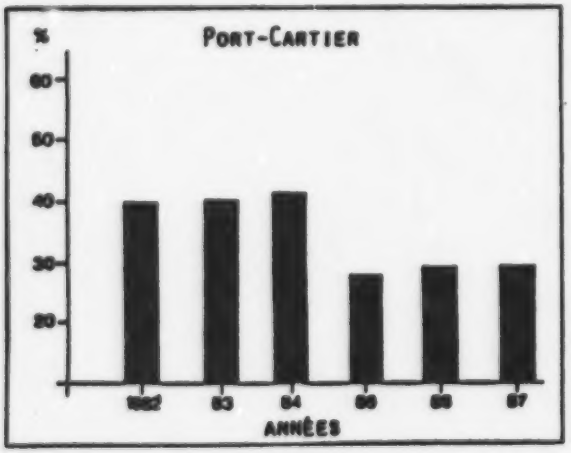
	1982	1983	1984	1985	1986	1987
VOLUME REÇU PAR LACQUIERS	4 553 800	3 887 300	3 867 600	2 840 200	2 793 300	3 226 000
VOLUME REÇU PAR TRAINS	0	0	0	0	0	0
VOLUME REÇU AU TOTAL	4 553 800	3 887 300	3 867 600	2 840 200	2 793 300	3 226 000
VOLUME EXPÉDIÉ AU TOTAL	4 643 300	3 740 200	3 822 200	2 927 900	2 752 900	3 160 800
MANUTENTION CÉRÉALIÈRE AU TOTAL	9 197 100	7 627 500	7 689 800	5 768 100	5 546 200	6 386 800
MANUTENTION TOTALE DU PORT: TOUTES MARCHANDISES	22 649 900	18 070 000	21 600 300	21 491 100	19 938 400	23 193 400
POURCENTAGE DE MANUTENTION CÉRÉALIÈRE	41	42	36	27	28	28
VOLUME DE CÉRÉALES AMÉRICAINES EXPÉDIÉES	1 854 600	774 700	815 800	1 100 000	285 700	617 000
POURCENTAGE DE CÉRÉALES AMÉRICAINES MANUTENTIONNÉES	40	21	21	38	10	20
NOMBRE DE LACQUIERS	193	157	156	115	119	131
NOMBRE D'OCÉANIQUES	134	90	97	80	77	87
ACHALANDAGE MARITIME TOTAL	567	411	499	470	448	521

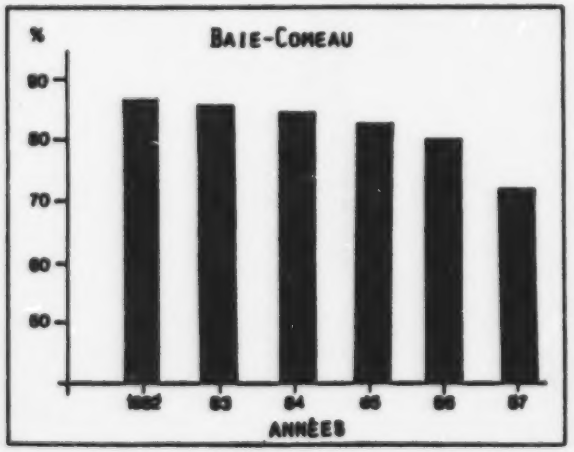
POURCENTAGE DE MANUTENTION CEREALIERE AUX PORTS DU QUEBEC
PAR RAPPORT A LA MANUTENTION TOTALE

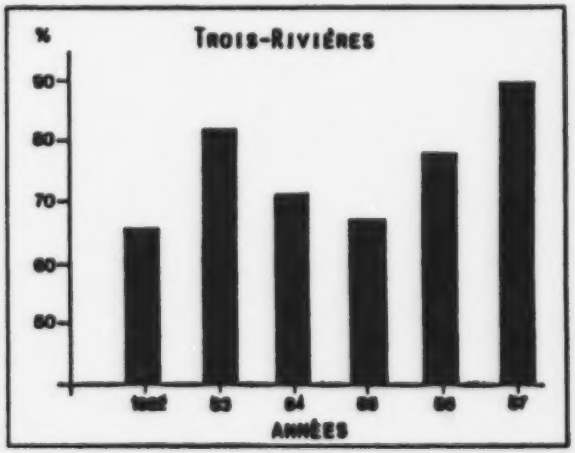












ANNEXE 5

FRAIS D'ESCALE D'UN OCÉANIQUE CÉRÉALIER AU PORT DE CHARGEMENT

MODÈLE

Un océanique représentatif de la flotte qui mouille aux ports du Québec pour le chargement de céréales. Le navire ayant un port en lourd de 38 400 tonnes d'une jauge brute de 23 104 tonnes et qui a chargé 35 590 tonnes de céréales à destination de la Bulgarie.

Le navire est demeuré deux jours au quai de chargement. La manutention a été exécutée durant les heures régulières et aucune dépense extraordinaire n'a été effectuée.

COMPTE DE DÉBOURSÉS

Frais de port

Pilotage:	4 020,00 $
Droits de port et d'accostage:	2 530,00
Remorqueurs:	5 580,00
Douane:	80,00
Fédération maritime:	200,00
Amarreurs:	1 628,00
Capitaine d'arrimage:	510,00
Communications:	280,00
Frais de transport d'agence:	50,00
Honoraires d'agence:	4 000,00
Copies:	35,00
Agriculture Canada:	450,00
Frais divers: bateau de service	740,00

Frais de cargaison

Association d'employeurs maritimes:	1 600,00
Frais divers: droits de quai (1)	3 560,00
droits de terre-plein (2)	9 610,00
arrimage (3)	14 000,00

Frais d'armateur

Eau potable:	450,00 $
Taxi:	100,00
Postes:	10,00
Frais d'équipage:	500,00
Ravitaillement:	500,00
Réparations:	500,00
Fonds au capitaine:	500,00
Buanderie:	-
Fumigation:	-
Collecte de déchets:	250,00
Frais divers:	500,00
TOTAL:	52 183,00 $

(1) Droit payé au port à chaque fois qu'un navire prend ou décharge sa cargaison.

(2) Paiements effectués aux élévateurs pour l'utilisation des installations.

(3) Composé principalement du coût de chargement des océaniques par les débardeurs. Ces coûts dépendent de plusieurs facteurs mais d'après des recoupements et analyses avec les compagnies maritimes et les exploitants des élévateurs, ce coût est d'environ 0,50 $ la tonne.

ANNEXE 6

ESTIMATIONS DES DÉPENSES EN INVESTISSEMENT

BASE DE CALCUL DE L'INVESTISSEMENT

1. Quatre sites ont servi de base de calcul pour l'investissement en immobilisations (Montréal, Sorel, Trois-Rivières, Québec).

2. Comptabil sation des investissements

   2.1 On a comptabilisé sur une base historique les investissements annoncés publiquement (1977 à 1987).

   2.2 Sur la même base historique on a additionné les investissements privés qui ont été réalisés (les chiffres quant à ces investissements ont été donnés de façon précise dans certains cas tandis que dans d'autres des extrapolations ont été nécessaires).

   2.3 La somme des deux éléments cités précédemment a été ramenée sur une base annuelle laquelle a été établie à 11 141 000 $.

3. Ces quatre ports ayant expédiés 6 660 600 tonnes de céréales pour 1987 ce qui nous donne une moyenne de 1,672 $ d'investissement par tonne expédiée.

4. On a extrapolé cette moyenne à l'ensemble du système et c'est ainsi que l'on arrive à 19 666 000 $ d'investissement total soit 1,672 $ multiplié par 11 762 000 tonnes exportées.

ANNEXE 7

EXPORTATIONS OUTREMER
PORTS DU SAINT-LAURENT

EXPORTATIONS OUTREMER - PORTS DU SAINT-LAURENT

PORTS DE SORTIE	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
	(EN MILLIERS DE TONNES)							
	CÉRÉALES CANADIENNES							
Montréal	2 754,5	2 380,5	2 643,7	2 842,5	2 407,4	1 929,4	1 754,7	1 790,3
Sorel	1 146,1	1 095,1	942,4	1 296,1	691,5	413,6	906,2	938,7
Trois-Rivières	755,7	563,5	516,7	986,4	943,1	503,0	873,1	815,3
Québec	3 330,1	3 001,2	4 687,7	4 254,2	3 850,1	2 430,0	1 539,6	2 818,2
Baie-Comeau	1 060,1	1 285,5	2 217,7	2 683,2	2 266,7	2 127,1	2 601,2	1 746,3
Port Cartier	1 292,0	2 048,0	2 779,7	2 965,5	3 006,4	1 827,9	2 467,2	2 543,8
TOTAL	10 338,5	10 373,8	13 787,9	15 027,9	13 165,2	9 231,0	10 142,0	10 652,6
	CÉRÉALES AMÉRICAINES							
Montréal	456,8	341,7	179,8	39,0	4,7	56,4	-	-
Sorel	301,6	216,8	9,2	-	-	-	-	-
Trois-Rivières	401,2	138,2	158,9	225,5	152,6	162,2	187,0	117,8
Québec	587,1	310,6	212,5	9,1	9,6	10,5	9,9	180,3
Baie-Comeau	1 499,9	2 167,4	1 245,1	986,8	1 018,0	591,0	349,2	194,3
Port Cartier	3 700,7	2 711,1	1 854,6	774,7	815,8	1 100,0	285,7	617,0
TOTAL	6 947,3	5 885,8	3 660,1	2 035,1	2 000,7	1 920,1	831,8	1 109,4
	CÉRÉALES CANADIENNES ET AMÉRICAINES							
Montréal	3 211,3	2 722,2	2 823,5	2 881,5	2 412,1	1 985,8	1 754,7	1 790,3
Sorel	1 447,7	1 311,9	951,6	1 296,1	691,5	413,6	906,2	938,7
Trois-Rivières	1 156,9	701,7	675,6	1 211,9	1 095,7	665,2	1 060,1	933,1
Québec	3 917,2	3 311,8	4 900,2	4 263,3	3 859,7	2 440,5	1 549,5	2 998,5
Baie-Comeau	2 560,0	3 452,9	3 462,8	3 670,0	3 284,7	2 718,1	2 950,4	1 940,6
Port Cartier	4 992,7	4 759,1	4 643,3	3 740,2	3 822,2	2 927,9	2 752,9	3 160,8
TOTAL	17 285,8	16 259,6	17 448,0	17 063,0	15 165,9	11 151,1	10 973,8	11 762,0

Source: Commission canadienne des grains

ANNEXE 8

EXPORTATIONS DE GRAINS CANADIENS OUTREMER

EXPORTATIONS DE GRAINS* CANADIENS OUTREMER

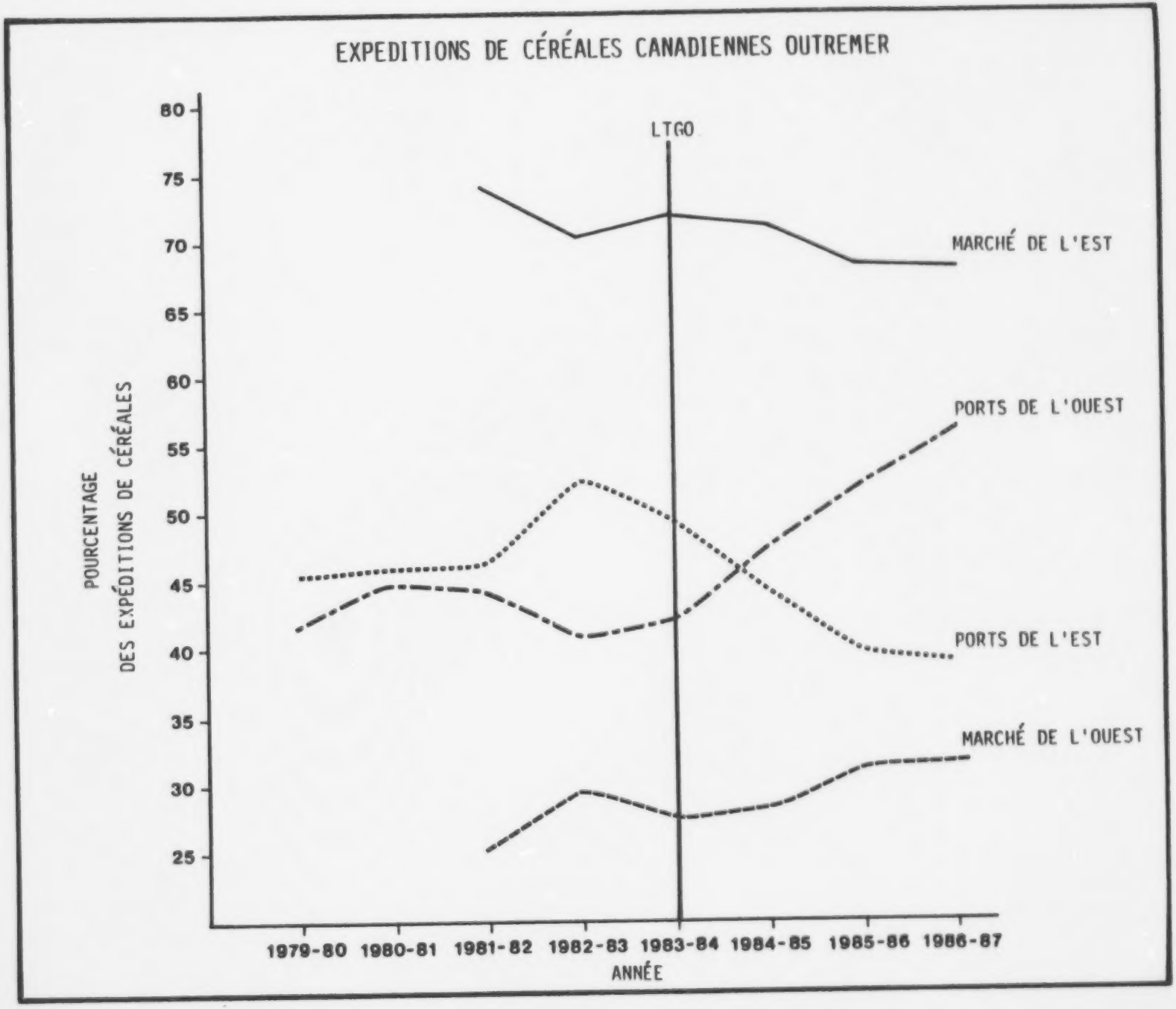
(EN MILLIERS DE TONNES)

Zone	Europe Ouest	Europe Est	Afrique	Moyen-Orient	Asie	Hémisphère-Occidental	Total
1986-1987							
Blé	1 716	5 785	886	1 142	7 503	3 319	20 351
Avoine	13				7	235	255
Orge	109	2 900		2 234	1 029	262	6 534
Total	1 838	8 685	886	3 376	8 539	3 816	27 140
%	6,77	32,00	3,26	12,43	31,46	14,06	
1985-1986							
Blé	1 528	5 505	1 061	992	5 468	2 756	17 310
Avoine					3	40	43
Orge	58	1 277		1 044	1 052	161	3 592
Total	1 586	6 782	1 061	2 036	6 523	2 957	20 945
%	7,57	32,36	5,6	9,72	31,14	14,11	
1984-1985							
Blé	1 298	6 285	934	1 608	4 672	2 275	17 072
Avoine						18	18
Orge	2	1 208		322	875	197	2 604
Total	1 300	7 493	934	1 930	5 547	2 490	19 694
%	6,60	38,04	4,74	9,79	28,16	12,64	
1983-1984							
Blé	2 234	6 891	1 184	2 068	6 229	2 078	21 284
Avoine					3	118	121
Orge	1 046	1 767		1 037	1 113	305	5 268
Total	3 280	8 658	1 184	3 105	7 345	3 101	26 673
%	12,02	32,45	4,43	11,64	27,53	11,62	

Zone	Europe Ouest	Europe Est	Afrique	Moyen-Orient	Asie	Hémisphère-Occidental	Total
1982-1983							
Blé	2 062	7 894	852	860	6 577	2 711	20 956
Avoine	3	3			2	96	104
Orge	1 252	2 126		514	1 136	302	5 330
Total	3 317	10 023	852	1 374	7 715	3 109	26 396
	12,56	37,98	3,78	5,20	29,23	11,78	
1981-1982							
Blé	2 177	6 707	1 060	738	4 967	2 323	17 972
Avoine		19				28	47
Orge	888	2 883	40	438	1 109	364	5 722
Total	3 065	9 609	1 100	1 176	6 076	2 715	23 741
%	12,91	40,47	4,63	4,95	25,59	11,43	

* Seigle et lin non compris

Note: On remarque que, contrairement à ce qu'on croit généralement, le marché asiatique dont la porte naturelle de sortie est la côte Ouest est relativement stable à 30 % environ.


EXPEDITIONS DE CÉRÉALES CANADIENNES OUTREMER
POURCENTAGE DES EXPÉDITIONS DE CÉRÉALES
80
75
70
65
60
55
50
45
40
35
30
25
LTGO
MARCHÉ DE L'EST
PORTS DE L'OUEST
PORTS DE L'EST
MARCHÉ DE L'OUEST
1979-80
1980-81
1981-82
1982-83
1983-84
1984-85
1985-86
1986-87
ANNÉE

Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports